

**Beschlussvorlage**

Fachbereich/e:	Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Dezernent*in / Geschäftsführer*in:	Szuggat, Stefan
Verantwortlich:	Meißner, Andreas

Gremium	Termin	Zuständigkeit	Status
Bezirksvertretung Hörde	04.06.2024	Empfehlung	öffentlich
Bezirksvertretung Innenstadt-West	05.06.2024	Empfehlung	öffentlich
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	06.06.2024	Empfehlung	öffentlich
Bezirksvertretung Aplerbeck	11.06.2024	Empfehlung	öffentlich
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	11.06.2024	Empfehlung	öffentlich
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	12.06.2024	Empfehlung	öffentlich
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	18.06.2024	Empfehlung	öffentlich
Hauptausschuss und Ältestenrat	27.06.2024	Empfehlung	öffentlich
Rat der Stadt	27.06.2024	Beschluss	öffentlich

Tagesordnungspunkt

Grundsatzbeschluss: Vorbereitung der Einführung der „Innovationslinie 400“, sowie erforderliche Angebotsanpassungen des Innenstadtbusnetzes

Beschluss:

Der Rat der Stadt Dortmund beauftragt die Verwaltung

1. mit der Vorbereitung der Einführung der Innovationslinie 400, den erforderlichen Angebotsanpassungen des Innenstadtbusnetzes, dem CityTaktPlus als auch der Elektrifizierung des Nachtverkehrs,
2. im Rahmen der Umsetzung der Linie 400 zur Unterstützung der Beschleunigung des Busverkehrs, Maßnahmen für die begünstigte Nutzung von Fahrspuren umzusetzen. Der Beschluss zur Umgestaltung der Fahrspuren auf dem Wallring zugunsten von Radverkehrsanlagen (vgl. DS-Nr.: 23812-22) ist zu beachten,
3. im Zuge der Vorbereitung der Innovationslinie 400 notwendige kleinere Anpassungen an der Lage der Haltestellen, der Parkregelungen oder Anpassungen der Signalsteuerungen ohne weitere Beschlüsse des Rates der Stadt Dortmund, seiner Ausschüsse und/oder der Bezirksvertretungen vorzunehmen und umzusetzen.

**Personelle Auswirkungen:**

Mit der Umsetzung der erforderlichen infrastrukturellen Anpassungen können ggf. auch personelle Auswirkungen entstehen. Diese werden ggf. im Rahmen von konkreten Ratsvorlagen dargelegt.

Finanzielle Auswirkungen:

Für den städtischen Haushalt entstehen durch den Betrieb der Linie 400 keine zusätzlichen Kosten. Die Mehrleistungen durch die Angebotsausweitung wird durch DSW21 übernommen. Sollten für bauliche Anpassungen weitere Ratsbeschlüsse erforderlich werden, werden im Rahmen dieser die finanziellen Auswirkungen dargelegt. Die Kosten für die infrastrukturellen Anpassungen sind von der Stadt Dortmund zu tragen.

Klimarelevanz:

Mit der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wird eine Veränderung des Modal Split (mehr ÖV-Nutzung, weniger Kfz-Verkehr) gefördert. Damit wird die Verkehrswende unterstützt und ein Beitrag zur Reduktion von Luftschadstoffen und CO₂ geleistet.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Stefan Szuggat
Stadtrat

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Begründung:**1. Anlass**

DSW21 veröffentlichte im Juni 2021 ihr Konzern-Positionspapier Dortmund.Mobil 2030 in dem die Innovationslinie 400 als kurzfristiges realisierbares Projekt vorgestellt wurde. Das Positionspapier beschreibt, wie sich die Entwicklung des Nahverkehrs bis zum Jahr 2030 darstellen könnte. DSW21 versteht ihr Positionspapier als Beitrag zu einer lebhaften Diskussion mit der Politik und den Bürger*innen. Dortmund.Mobil 2030 ist nicht Bestandteil bisheriger Beschlüsse zum Masterplan Mobilität 2030 geht aber in die Diskussion um die Zukunft des ÖPNV in Dortmund im aktuellen Teilkonzept „Nach innen und außen vernetzte Stadt“ ein.

Die Innovationslinie 400 ist ein Bestandteil eines ersten Umsetzungspakets aus dem Konzept Dortmund.Mobil 2030. Neben der Innovationslinie 400 ist auch der CityTaktPlus und die Elektrifizierung des Nachtverkehrs (DONight) geplant. Der CityTaktPlus ist eine Maßnahme, welche durch die neu angeschafften Stadtbahnen ermöglicht wird und eine Taktverdichtung der Stadtbahnen auf Teilabschnitten der Linie U41 sowie auf Teilabschnitten der Linie U47/U49 ermöglicht. Die Elektrifizierung des Nachtverkehrs ist ein weiterer Baustein und wird durch die Vorlage Drucksache Nr. 35017-24 thematisiert.

Die ursprüngliche Idee sah eine Art Ringlinie vor, welche im dichten 10-Minuten-Takt einmal um die Innenstadt herum bis nach Hörde bzw. Brünninghausen führt. Aufgrund des angestrebten Betriebs mit Elektrobussen ist, bedingt durch eine zu geringe Tunnelhöhe des



Brückenbauwerks der Eisenbahnüberführung (EÜ) „Im Defdahl“, eine Routenführung bis nach Hörde derzeit nicht geplant (siehe Abschnitt 3).

Die Innovationslinie soll mit Elektro-Bussen betrieben und mittelfristig digital gesteuert werden. Dies soll einen dynamischen Fahrplan ermöglichen, sodass nicht mehr ein fester Abfahrtszeitpunkt gegeben ist, sondern ein 10-Minuten-Takt in Bezug auf die vorherige Abfahrt gegeben ist. Hierzu sollen auf der Vorzeige-Linie die Haltestellen mittels dynamischer Fahrgastinformationssysteme präzise beauskunftet werden. Des Weiteren wurde von DSW21 ein barrierefreier Zugang an den Haltestellen aufgezeigt und vorausgesetzt.

Die Verwaltung wurde im Februar 2024 in die konkrete Projektarbeit zur Innovationslinie 400 eingebunden. Von Seiten DSW21 wurde ein neues Linienkonzept vorgestellt mit der Bitte dieses zum 01.06.2025 zu ermöglichen. Aufgrund des gesamtstädtischen Ziels der Stärkung des ÖPNVs in Dortmund kommt die Verwaltung dem gerne nach und strebt eine gemeinsame Umsetzung an. Auf evtl. Hemmnisse und Restriktionen soll aber bereits jetzt frühzeitig hingewiesen werden.

2. Bestandssituation des Netzes

Um die Veränderungen der Angebotsanpassungen aufzuzeigen, soll zunächst kurz eine Übersicht über das Bestandsnetz gegeben werden.

Die bisherigen Leistungen im Innenstadtbereich werden durch die Linien 452, 453, 455 und 456 erbracht. Zum Teil überlagern sich die Linien und sorgen somit in bestimmten Abschnitten für eine Taktverdichtung. Die Linien 452 und 453 verkehren vom Hauptbahnhof in Richtung Kreuzviertel (unterschiedliche Linienwege) und weisen eine Überlagerung an der Haltestelle Unionstraße sowie im Kreuzviertel zwischen den Haltestellen Neuer Graben und Südbad an der Saarlandstraße auf. Anschließend fährt die Linie 453 in Richtung DO-Schüren und die Linie 452 über den Heiligen Weg und das Kaiserstraßenviertel zur Funkenburg. Die Linien 452, 455 und 456 überlagern sich im Bereich Funkenburg. Die Linie 452 fährt ab Funkenburg separiert in Richtung DO-Körne weiter. Die Linien 455 und 456 kommen gemeinsam von der Willem-Van-Vloten-Straße und überlagern sich von dort in ihrem Verlauf über die Voßkuhle, Funkenburg, Borsigplatz und Nordmarkt bis zum Hauptbahnhof.

Im Bereich Hörde verkehrt die Linie 451 zwischen DO-Hörde und PHOENIX West mit Anschluss an die Linie 455 in DO-Hörde Bf. Die Linien 453, 455 und 456 weisen einen gemeinsamen Anschlusspunkt an der Willem-Van-Vloten-Straße auf. Die Linie 455 verläuft zwischen Willem-Van-Vloten-Straße und DO-Hörde Bf. Die Linie 456 von der Willem-Van-Vloten-Straße über die Straße Am Remberg nach Schüren. Die Linie 453 wird nördlich über den Steinkühlerweg nach Schüren geführt. Des Weiteren ist eine Überlagerung der Linien 453 und 456 im Bereich Schüren zwischen Kohlensiepenstraße und Bergmeisterstraße festzustellen.

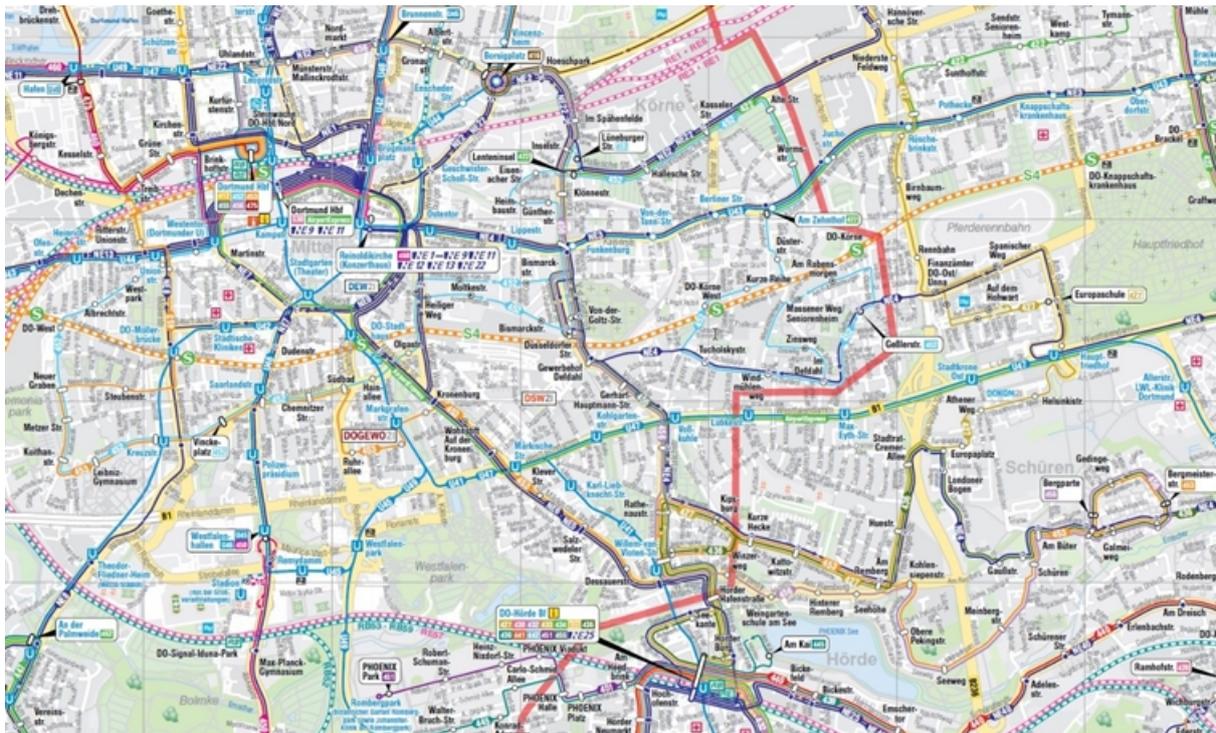


Abbildung 1: Bestandsnetz (Vergrößerung siehe Anlage)

3. Aktuelle Planungen der Innovationslinie 400 und des Innenstadtnetzes

Die aktuellen Planungen zur Innovationslinie 400 sehen eine Ringlinie mit hochwertiger Haltestellen- und Fahrzeugausstattung vor. Ziel ist die Erschließung des stark verdichteten Siedlungsgebietes mit bis zu 115.000 Einwohner*Innen mit sehr hoher ÖPNV-Affinität. Eine Nachfragemodellierung liegt zurzeit noch nicht vor. Des Weiteren soll durch die Innovationslinie sowie die weiteren Angebotsanpassungen ein attraktives Angebot für den stark wachsenden Pendlerverkehr durch direkte Anbindungen an den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und FV (Fernverkehr) am Dortmunder Hauptbahnhof (Hbf) geschaffen werden. Die Innovationslinie 400 ermöglicht Tangentialverbindungen sowie die Anbindung an alle Dortmunder Stadtbahn- und S-Bahn-Achsen. Des Weiteren stellt die Innovationslinie 400 eine dicht getaktete, direkt geführte Verbindung Kreuzviertel/Unionviertel – Hauptbahnhof/City sowie Borsigplatzviertel/Nordmarkt – Hauptbahnhof /City her. Zudem ist festzustellen, dass die An- und Verbindung von und zwischen den Zentren City, Münsterstraße, Nordmarkt, Borsigplatz, Kaiserviertel, Saarlandstraße durch die Linie hergestellt wird. Die Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit des ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr) im Innenstadtbereich wird durch ein attraktives Angebot an der Oberfläche gestärkt, welches zugleich ein Ausbaupotential für touristische Zwecke aufweist. Die Innovationslinie stellt ein hochwertiges, verlässliches und kontinuierliches Angebot auf einer zentralen Route im 10-Minuten-Takt dar und ersetzt die Diversifizierung auf vier verschiedene schwächer getaktete Buslinien.

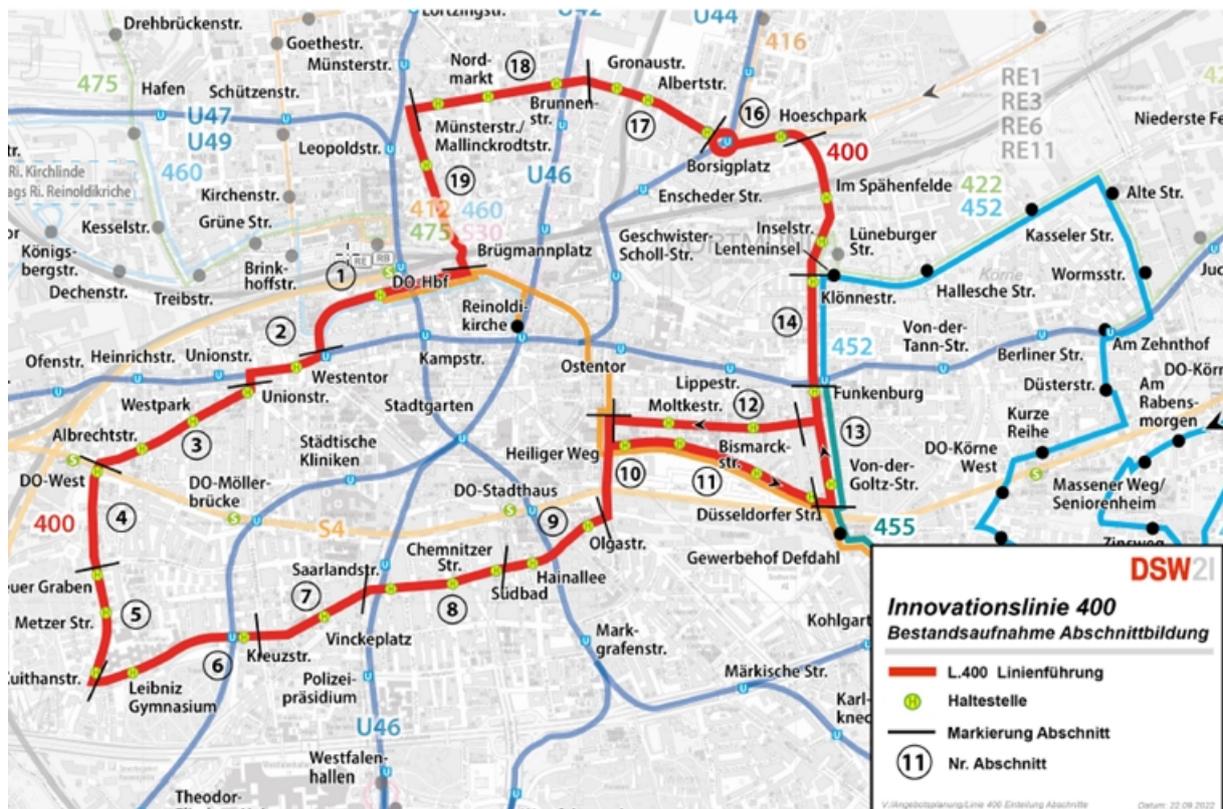


Abbildung 2: Linie 400 (Entwurf: Stand April 2024)

Die Anbindung an den SPNV und die City ist für die Nutzer*innen attraktiv und soll mit einer Halteposition am Hauptbahnhof (Südseite) gewährleistet werden. Hierfür sind die infrastrukturellen Voraussetzungen in Form einer Halteposition im Bereich des Hauptbahnhofs zu prüfen. Im Rahmen des Projekts Emissionsfreie Innenstadt wurde eine stufenweise Umgestaltung zugunsten der Radverkehrsanlagen beschlossen (vgl. DS-Nr: 23812-22). Die Verträglichkeit der Linienführung am Wall sowie die Einrichtung einer Halteposition am DFB-Museum ist in den jeweiligen Ausbaustufen des Wallrings zu prüfen, mit verkehrlichen Belastungen zu verifizieren und in die Planungen aufzunehmen.

Mit der Einrichtung der Innovationslinie 400 ist des Weiteren eine Neugestaltung des Innenstadtbusnetzes notwendig. Spätere Ergänzungen sind bereits heute geplant, um die Direktverbindung Borsigplatz – Funkenburg – Hörde (- PHOENIX West) als wichtige Innenstadttangentiale (Voraussetzung: Lösung Brückendurchfahrtshöhe „Im Defdahl“ für E-Bus-Betrieb bzw. geeigneter E-Bus in Bezug auf Fahrzeughöhe) und die Anbindung des neuen Wohnquartiers „Deggingshöfe“ zu ermöglichen. Hierbei ist auch die Brücke Deggingstraße bei den Überlegungen bezüglich des Wohnquartieres und der Entwicklung der Radinfrastruktur (RS1 und Velorouten) mitzudenken, sodass evtl. eine Durchfahrt auch über die Deggingstraße in Richtung „Im Defdahl“ erfolgen könnte.



Abbildung 3: Innovationslinie 400 und Angebotsanpassung Innenstadtnetz (Vergrößerung siehe Anlage)

Die Angebotsanpassungen des Innenstadtnetzes durch die Einführung der Innovationslinie 400 stellt die Übernahme der Verkehrsleistungen der Linien 452, 453, 455 und 456 im Innenstadtbereich durch die Innovationslinie 400 selbst (Hauptbahnhof – Kreuzstraße – Saarlandstraße – Funkenburg – Borsigplatz – Nordmarkt – Hauptbahnhof und Gegenrichtung (10')) dar. Die Linie 452 würde zukünftig nur zwischen Funkenburg und DO-Körne (30') verkehren und die Linie 455 zwischen DO-Hörde und Funkenburg (30'). Ergänzt wird das Netz durch die Linie 453, welche zwischen DO-Schüren über die Voßkuhle und das Kaiserstraßenviertel direkt zum Hauptbahnhof (20') verkehren würde. Die Linie 456 entfällt.

Durch die veränderte Linienkonfiguration kommt es zu einem Entfall von Teilstrecken auf den bisherigen Linienverläufen der Linien 452, 453 sowie auf der Linie 455.

Entfall von Teilstrecken:

- Linie 452: Bereich Klönnestraße (3 Halte)
- Linie 453: Südbad – Willem-van-Vloten Straße (8 Halte)
- Linie 453: Neuer Graben – Treibstraße (3 Halte)
- Linie 455/456: Kurfürstenstraße (2 Halte)

Der Entfall der Teilstrecke Südbad – Willem-van-Vloten Straße der Linie 453 soll zukünftig durch die Einführung des sog. CityTaktPlus ausgeglichen werden. Die entfallenden Haltestellen befinden sich im fußläufigen Einzugsbereich der Stadtbahn U41, welche eine Taktverdichtung bekommen soll. Der CityTaktPlus ist unter anderem die Einführung eines 5-Minuten-Taktes auf den Linien U41 zwischen Fredenbaum, Hauptbahnhof, Stadtmitte, Märkische Straße und DO-Hörde. Des Weiteren ist ein 5-Minuten-Takt auf der Relation Hauptbahnhof – Hafen durch eine Verstärkung der U47/U49 geplant. Es ergibt sich somit ein 2-Minuten-Takt zwischen der Markgrafenstraße und dem Dortmunder Hauptbahnhof. Die übrigen entfallenen Haltestellen liegen fußläufig im Einzugsbereich der Innovationslinie 400 bzw. im Einzugsbereich der Stadtbahn.



Die Linie 451 soll zukünftig durch die veränderte Linienkonfiguration zwischen DO-Körne, DO-Hörde und PHOENIX West (30') verkehren, folglich kommt es hier zu einer Verlängerung der Linie. Die Angebotsanpassung stellt insgesamt eine Angebotsausweitung mit vier bis fünf zusätzlichen Kursen im Busbereich dar. Zusätzlich ist die Angebotsausweitung durch den CityTaktPlus im Stadtbahnbereich anzumerken. Die eingesetzten Elektro-Gelenkbusse auf der Innovationslinie 400 ersetzen größtenteils die eingesetzten Standardbusse im Innenstadtbereich. Es wird somit zu einem veränderten Fahrzeugeinsatz auf Linien im Stadtgebiet kommen. In Abhängigkeit der Betriebszeit respektive Betriebskilometer ist ein Tausch der Fahrzeuge aufgrund der Entladung der Fahrzeuge durch Betriebsfahrten zum Betriebshof Brünninghausen notwendig.

Finanzierung und öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Die Ausweitung des Angebots ist vom öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen der Stadt Dortmund und DSW21 nach erster cursorischer Prüfung gedeckt. DSW21 hat zugesagt die Angebotsausweitung über den Querverbund zu finanzieren, sodass es durch den vorgestellten Betrieb der Linienkonfiguration zu keinen Kosten im städtischen Haushalt kommt. DSW21 muss des Weiteren sicherstellen, dass die nachhaltige Finanzierung der zusätzlichen Betriebskosten gesichert ist und es nicht zu einem Abbau von Leistungen an anderer Stelle im Stadtgebiet kommt. Die heutigen Bedien- und Taktzeiten der übrigen Linien müssen im Sinne der Bürger*innen gesichert sein und dürfen nicht durch das Vorhaben gefährdet werden.

Angestrebte Qualität durch DSW21

DSW21 strebt mit der Innovationslinie eine neue Produktqualität im Buslinienbereich im Stadtgebiet Dortmund an. Hierfür sind Veränderungen an der Infrastruktur der Stadt Dortmund erforderlich, um einen dynamischen 10-Minuten-Takt erbringen zu können. Wichtig wäre u.a. eine bedarfsgerechte Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen (LSA). Des Weiteren sind die Verfügbarkeit barrierefreier Haltestellen inkl. dynamischer Fahrgastinformation sowie multimodale Verknüpfungsangebote gewünscht. Zur betrieblichen Abwicklung und der Beschleunigung der Verkehrsleistungen wird die Einrichtung von Busspuren angestrebt. Des Weiteren sind betriebliche Einrichtungen zur Überlagerung von Bussen notwendig sowie die Anpassung der Haltestellen in Bezug auf die betrieblichen Erfordernisse eines dynamischen Fahrplans (Busbuchten als Warteposition / Buskaps zur beschleunigten Abfertigung).

DSW21 hat der Verwaltung ihr Konzept vorgelegt und vielfältige Anpassungen im Bereich der vorgestellten Linienanpassungen vorgeschlagen. Auch sind die infrastrukturellen Neu-, Aus- und Umbaubebedarfe hinterlegt. Insbesondere die Anpassung von Vorfahrtsregelungen, die Durchsetzung bzw. Anpassung von Parkregelungen sowie die Einrichtung und der Umbau von Haltestellen sind zu nennen. Abbildung 4 zeigt die gewünschten Anpassungen von Seiten DSW21 an die Stadt Dortmund.



Abbildung 4: Anpassungsbedarfe aus Sicht von DSW21

Haltestellenausbau

Mit dem vorgelegten Konzept sind notwendige Anpassungen im Bereich Haltestellen definiert. So lassen sich für den Bereich des Haltestellenausbaus folgende Maßnahmen nennen, welche neben dem barrierefreien Ausbau umzusetzen wären:

- Ausbau Haltestelle Hbf. Süd am DFB-Museum
- (temporäre) Einrichtung eines Pausenplatzes in der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Brinkhoffstraße
- Umbau Bushaltestelle Funkenburg für Halte- und Standmöglichkeit
- Einrichtung einer neuen Halteposition Inselstraße
- Änderung Haltestelle Münsterstraße
- Einrichtung neuer Bushaltestellen an der Leopoldstraße
- Einrichtung neuer Bushaltestellen im Bereich Burgtor
- Einrichtung neuer Bushaltestellen im Bereich Burgwall
- Einrichtung neuer Bushaltestellen im Bereich Schwanenwall

Verkehrsregelung

DSW21 nennt des Weiteren notwendige Anpassungen in Bezug auf die Verkehrsregelung, da diese den Betrieb nach eigener Analyse wesentlich stören bzw. erschweren und zu Zeitverlusten auf den Strecken führen.

- Aufhebung Rechts-vor-Links-Regelungen (siehe Abbildung 4)
- Einrichtung von Parkregelungen / Parkverboten bzw. Durchsetzung (siehe Abbildung 4)
- Ummarkierung Radschutzstreifen (Funkenburg)
- Einrichtung Busspuren Königswall
- Sicherung der Querung mit dem RS1
- Einrichtung Kontaktanforderungen in der Kronprinzenstraße

Lichtsignalanlagen

Für den Betrieb einer schnellen und attraktiven sollen auch die Lichtsignalanlagen (LSA) auf eine Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV geprüft werden.

4. Herausforderung für die Verwaltung und infrastrukturelle Anpassungen

Die Innovationslinie 400 und die Angebotsanpassung des Innenstadtnetzes sowie die gewünschten infrastrukturellen Anpassungen sind aufgrund der vielfältigen Entwicklungen im Bereich der Verkehrs- und Wärmewende in dem engen städtischen Verdichtungsraum nicht trivial umzusetzen. Aufgrund der oben beschriebenen Historie ist die Planung zwischen DSW21 und Stadt Dortmund noch nicht final abgestimmt. Die Stadt Dortmund hat zum Teil eigene Planungsvorstellungen für den engen Stadtraum entwickelt, in der die Innovationslinie 400 bisher nicht einbezogen werden konnte. Neben den notwendigen umfangreichen Lösungen im Stadtgebiet sind auch grundsätzliche Zielkonflikte und Vereinbarkeiten zu prüfen.

Velorouten

Es ist ersichtlich, dass die Velorouten an verschiedenen Punkten im Stadtbereich Kreuzungsbereiche mit der Innovationslinie 400 aufweisen. Diese Kreuzungsbereiche sind aufgrund der Linienführung der Linie 400 aber auch im Hinblick auf die Netzidee der Velorouten unvermeidbar. Der Rat der Stadt Dortmund hat am 12.05.2022 (Drucksache Nr.: 23050-21) die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 inkl. der Haupt- und Nebenrouten sowie der neun Velorouten als Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung beschlossen. Der Rat der Stadt Dortmund hat die Verwaltung beauftragt, zusätzlich zum RS1 neun Velorouten mit Priorität zu realisieren und den Ausbau- und Umbaubebedarf zu konkretisieren. Entscheidend ist die grundsätzliche Positionierung in Bezug auf den Vorrang, welcher entweder bei den Radfahrenden liegen kann oder beim ÖPNV. Im Einzelfall ist dies situationsabhängig zu lösen.

Des Weiteren ist die Prüfung der Vereinbarkeit der Velorouten mit der Innovationslinie 400 in Bezug auf einen gemeinsamen Verlauf von wesentlicher Bedeutung. Die Trassenplanung der Veloroute 8 Lütgendortmund wurde am 21.09.2023 durch den Rat der Stadt Dortmund verabschiedet. Es ist eine grundsätzliche Klärung erforderlich, wie eine 10-Minuten-Takt-Linie mit der Ausweisung einer Fahrradstraße und somit die Veloroute sowie die Innovationslinie 400 im Bereich Lange Straße vereinbar sind. Die Stärkung des Umweltverbundes hat expliziten Vorrang und Maßnahmen im Sinne dessen sind zu forcieren, dies bedeutet auch Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verringerung des MIVs. Ziel sollte sein, die Maßnahmen mit dem größten Verlagerungspotenzial vom MIV auf den Umweltverbund zu priorisieren, gleichzeitig aber auch Sicherheitsaspekte der jeweiligen Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Die Verkehrsflächen des Wallrings sollen künftig zugunsten von Rad- und Fußverkehr, Aufenthaltsflächen sowie Begrünung umverteilt werden. Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung hat sich bei diversen Szenarien als Ergebnis der Wegfall eines Kfz-Fahrestreifens je Fahrtrichtung des Walls zugunsten des Radverkehrs herausgestellt. Der Umbau soll schrittweise in drei Stufen gelingen (vgl. DS-Nr.: 23812-22). Aufgrund umfassender baulicher Änderungen und dafür erforderlicher Planungen ist frühestens ab 2030 mit dem Umsetzungsbeginn zu rechnen. Aufgrund des längeren Planungshorizonts soll der Wallring bereits in 2026 mit geringen bestandsnahen Maßnahmen (Ummarkierung, Anpassung der Lichtsignalanlagen) provisorisch umgestaltet werden. Hinsichtlich der Trassenüberschneidung der Innovationslinie 400 mit der Fahrestreifenreduzierung ist die Verträglichkeit der Linienführung am Wall sowie die Einrichtung einer Halteposition am DFB-Museum in den jeweiligen Ausbaustufen des Wallrings detaillierter zu prüfen.

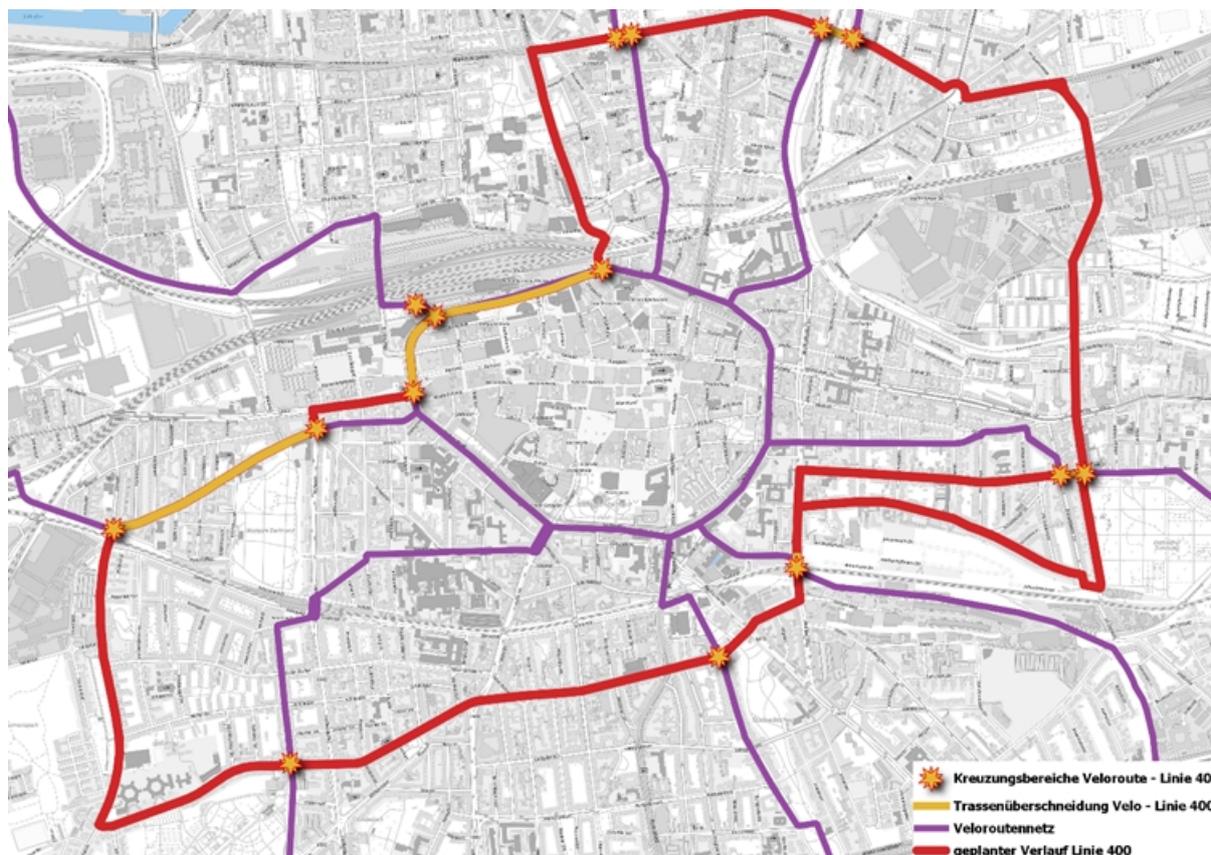


Abbildung 5: Überschneidung der Innovationslinie 400 mit Velorouten

RS1

Der Trassenverlauf des RS1 ist zurzeit noch nicht final bestimmt. Im Bereich Stadthaus/Innenstadt Ost gibt es verschiedene Trassenvarianten. Darüber hinaus sind die erforderlichen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Der RS1 als Kooperationsprojekt der Metropole Ruhr hat eine landesweite Bedeutung und unterliegt den einheitlichen Qualitätskriterien für Radschnellwege. Dementsprechend ist eine Bevorzugung des RS 1 an der Kreuzung Große Heimstraße/Kreuzstraße gegeben und die querende Innovationslinie 400 kann nicht im Sinne dieser verändert werden. Im Moment ist noch nicht auszuschließen, dass es einen gemeinsamen Verlauf von RS1 und Innovationslinie 400 geben könnte. Dieser gemeinsame Verlauf befindet sich im Bereich Stadthaus. Des Weiteren ergeben sich mögliche Kreuzungsbereiche in den oben genannten Bereichen in Abhängigkeit der gewählten Trasse.

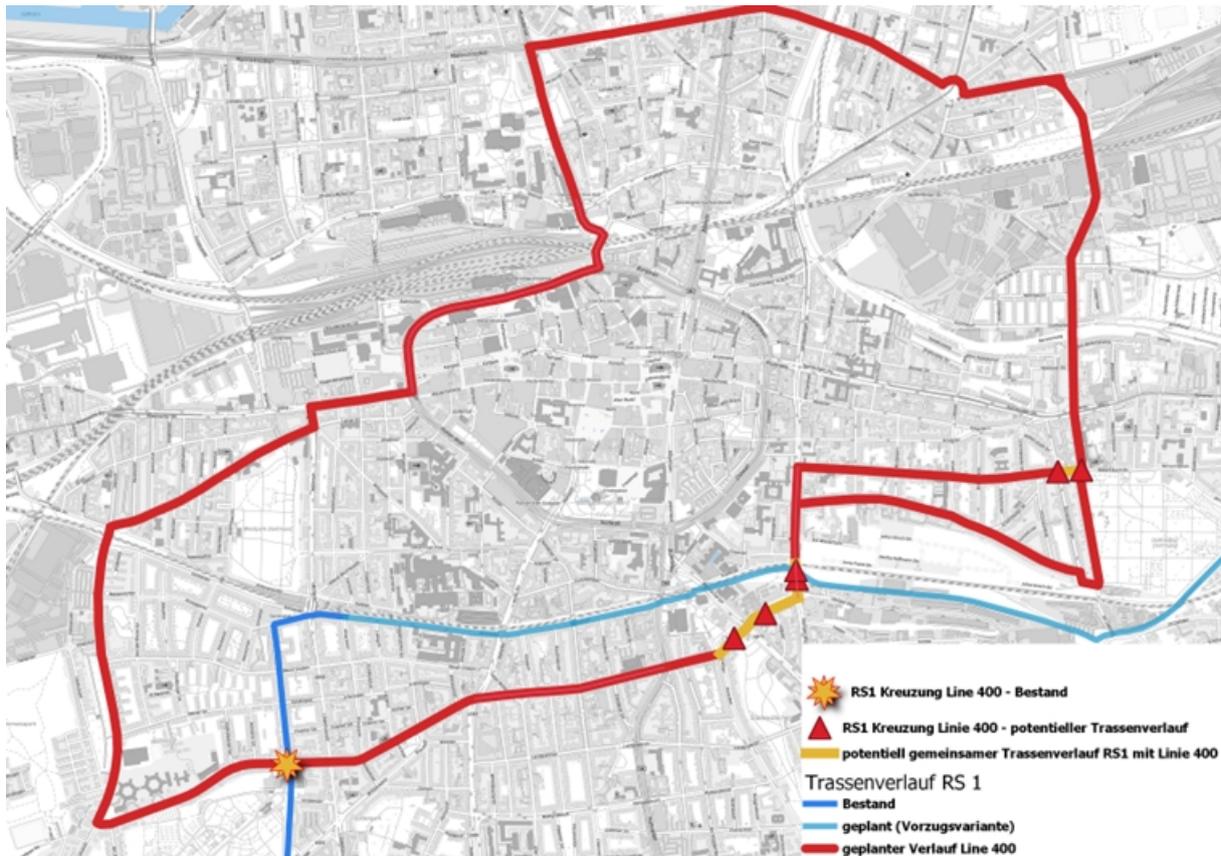


Abbildung 6: Überschneidung der Innovationslinie 400 mit RS1

Überschneidung mit Verkehrsachsen des Individualverkehrs

Die Innovationslinie 400 quert eine Vielzahl von Verkehrsachsen in und aus der Dortmunder Innenstadt, welche zur Abwicklung des Verkehrs in Dortmund bevorrechtigt sind. Ob die Innovationslinie 400 an den Lichtsignalanlagen beschleunigt werden kann, ist jeweils für den Einzelfall zu prüfen. Beschleunigungsmaßnahmen an Hauptlastrichtung querenden Verbindungen sind aufgrund der Erfordernisse der Hauptlastrichtung in ihrer Umsetzung komplex und zum Teil nicht sinnvoll, da die Lichtsignalanlagen in einer Abhängigkeit zueinander (Grüne Welle) eingebunden sind. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob durch die Konfiguration der Innovationslinie 400 eine einzelne Optimierung sinnvoll ist, da die Linie nicht nennenswert beschleunigt werden kann (aufgrund der dichten Abfolge von Ampelanlagen, welche ggf. nicht priorisiert werden können).

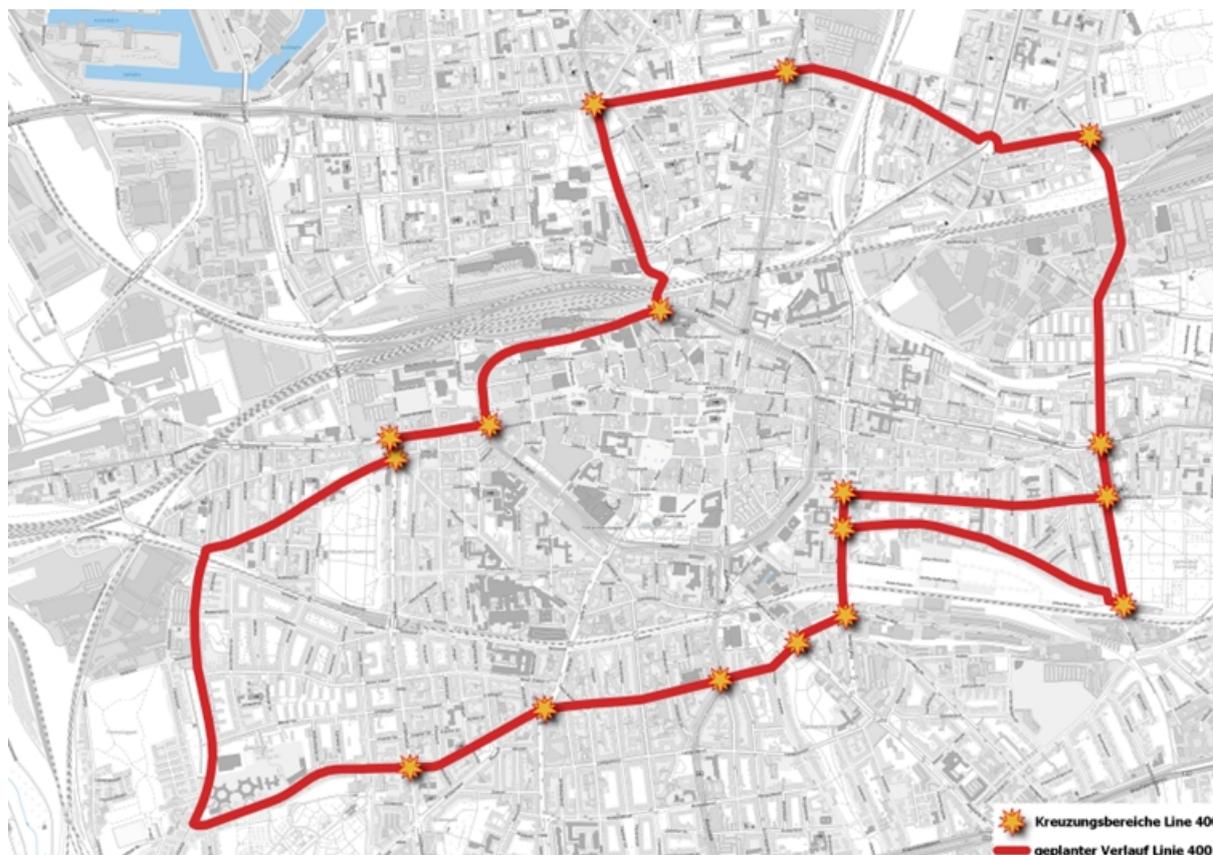


Abbildung 7: Überschneidung der Innovationslinie 400 mit Hauptverkehrsachsen

Anstehende Umbaumaßnahmen

Die Stadt Dortmund hat eine Vielzahl von Umbaumaßnahmen in Bezug auf die notwendige Verkehrswende sowie die notwendige Wärmewende zu bewältigen. Die Erfordernisse der Linie 400 müssen in den Umbaumaßnahmen berücksichtigt werden und stehen ggf. in Konflikt mit- und zueinander. Für einzelne Umbaumaßnahmen hat der Rat der Stadt Dortmund schon Zielvorstellungen formuliert wie beispielsweise im Rahmen der Planungen der Umgestaltung der Fahrspuren des Wallrings zugunsten von Radverkehrsanlagen (vgl. DS-Nr.: 23812-22).

Auch die Planung des Umbaus der Saarlandstraße führt während des angestrebten Umbaus ab 2029 zu Umleitungsverkehren und dauerhaft zu einer Absenkung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf 20 km/h. Die Maßnahme kann jedoch so angepasst werden, dass die Innovationslinie 400 als Pulkführer in dem Bereich agiert und den Verkehr anführt.

Wesentlich ist festzuhalten, dass durch die Wärmewende eine Vielzahl von Maßnahmen im Fernwärmenetz bevorstehen, welche in Abhängigkeit der Maßnahme zu größeren und längeren Sperrungen führen kann, welche die Innovationslinie 400 betreffen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind die genauen Sperrungen und Wirkungen noch nicht genau abschätzbar, sodass nur ein Ausblick gegeben werden kann, wie in Abbildung 8 ersichtlich.

Mögliche Umbaubereiche mit Zielkonflikten

- Wall-Umbau: Burgtor – Rheinische Straße
- Saarlandstraße: Hohe Straße – Ruhrallee
- Heiliger Weg
- Erneuerung der DB-Brücke am Burgtor

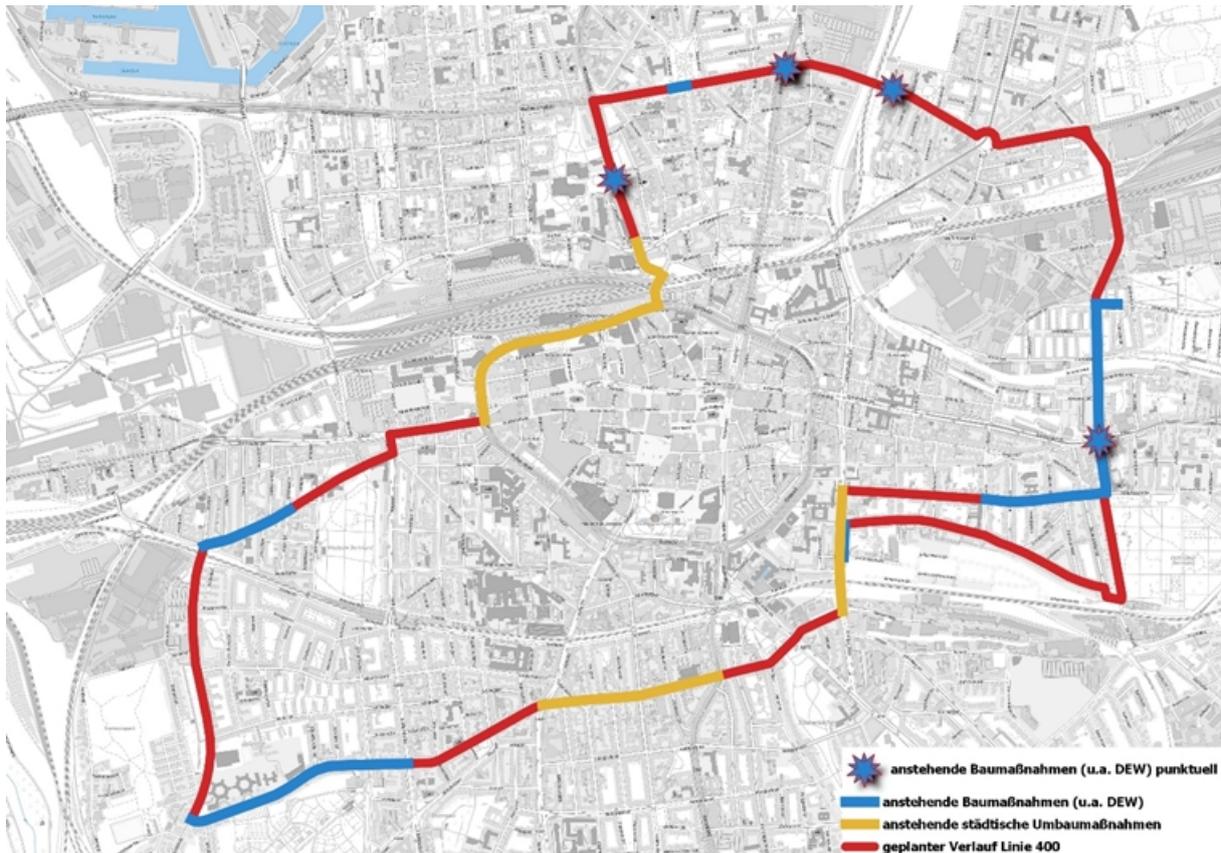


Abbildung 8: Überschneidung der Innovationslinie 400 mit Umbaumaßnahmen

Parkregelungen

Für die bessere Anfahrbarkeit von Haltestellen und zur Herstellung von mehr Fahrplansicherheit wird die Veränderung von Parkregelungen an einzelnen Stellen erforderlich sein, welche in Abbildung 4 verortet sind und welche zu einem Wegfall von Stellplätzen führen könnten. Eine genaue Anzahl an wegfallenden Stellplätzen kann aktuell noch nicht beziffert werden.

Halstellenausbau

Der barrierefreie Halstellenausbau ist im Innenstadtbereich aufgrund der vorhandenen Leitungen und Infrastruktur in seiner Komplexität nicht zu unterschätzen. Lösungen für den barrierefreien Ausbau können nicht schablonenartig angewendet werden, sondern vielmehr sind individuelle Lösungen zu finden, um den vielfältigen Erfordernissen gerecht zu werden. Aufgrund der anstehenden Umbaumaßnahmen und des sich damit verändernden Straßenraums können einzelne Maßnahmen nicht umgesetzt werden und müssen zurückgestellt und in die Maßnahme integriert werden oder es ist ein erneuter Umbau in der Maßnahme notwendig.



5. Erforderliche Schritte von Seiten der Stadt

Die Stadt Dortmund ist bestrebt, die Umsetzung der Linie zum 01.06.2025 zu ermöglichen, jedoch können einzelne infrastrukturelle Anforderungen bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht umgesetzt werden bzw. befinden sich noch in der Planung.

Die Stadt Dortmund wird anstreben, folgende Beschlüsse, Konzepte und Anpassungen bis zum Linienstart vorgenommen zu haben:

- Änderung und Anpassung des Nahverkehrsplans
- Konzept zum Haltestellenausbau inkl. Fahrgastunterstände
- Anpassung der Parkregelungen
- Einrichtung neuer (provisorischer) Bushaltestellen an der Leopoldstraße
- Einrichtung Kontaktanforderungen in der Kronprinzenstraße

Für kleinere Änderungen entlang des Linienvverlaufs wäre es für die Verwaltung hilfreich und würde zur Beschleunigung der Umsetzung führen, wenn hierfür keine gesonderten Beschlüsse eingeholt werden müssen.

Bis zum Linienstart wird die Prüfung und ggf. Planung folgender Punkte angestrebt. Es ist jedoch nicht mit einer Umsetzung zum Linienstart zu rechnen:

- Ausbau Haltestelle Hauptbahnhof Süd am DFB-Museum (provisorisch ist die Haltestelle DO-Hbf. vor Königswall 14 anzufahren)
- Umbau Bushaltestelle Funkenburg für Halte- und Standmöglichkeit
- Änderung der Position Haltestelle Münsterstraße
- Einrichtung von drei neuen Haltestellenpositionen (2x Burgtor, 1 x Inselstraße)
- Aufhebung Rechts-vor-Links-Regelungen
- Ummarkierung Radschutzstreifen (Funkenburg)
- Einrichtung Busspur Königswall
- Einrichtung Pausenplatz in der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Brinkhoffstraße
- Einrichtung Haltestelle am Burgwall in Richtung Schüren
- Einrichtung einer Haltestelle Ostentor Richtung Schüren
- Einrichtung von weiteren erforderlichen Parkregelungen / Parkverboten
- Aufhebung Rechts-vor-Links-Regelung Gevelsbergstraße/Am Büter
- Einrichtung einer LSA-Beschleunigung auf dem kompletten Linienweg der Innovationslinie 400
- Einrichtung einer LSA-Beschleunigung auf den Linienwegen des Nachtverkehrsnetzes
- Einrichtung von Busspuren/Umweltspuren/Busschleusen

Im Rahmen des Beschlusses der Änderung/der Anpassung des Nahverkehrsplans wird versucht, einen Zeitplan für die noch durchzuführenden Maßnahmen bzw. die möglichen durchzuführenden Maßnahmen zu geben. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Linie in ihrem Verlauf Anpassungen erfahren muss bzw. einzelne infrastrukturelle Anforderungen nicht wie gewünscht umsetzbar sind.



6. Erforderliche Schritte von Seiten DSW21

Die Maßnahme der Innovationslinie 400 und der Angebotsanpassung des Bus-Innenstadtnetzes ist in Kombination mit dem CityTaktPlus und der Elektrifizierung des Nachtverkehrs (DONight) zu betrachten. Die Einführung eines 5-Minuten-Taktes auf den Linien U41 (zwischen Fredenbaum, Hauptbahnhof, Stadtmitte, Märkische Straße und DO-Hörde) sowie des 5-Minuten-Taktes auf der Relation Hauptbahnhof – Hafen der U47/U49 sind besonders hervorzuheben und schaffen Synergien zur Innovationslinie 400. Es ergibt sich somit ein 2-Minuten-Takt zwischen der Markgrafenstraße und dem Dortmunder Hauptbahnhof. Die Elektrifizierung des Nachtverkehrs wird durch die Elektrifizierung der Busflotte sowie dem Einsatz dieser im Innenstadtbereich ermöglicht.

Zur Vorbereitung der Anpassung des Nahverkehrsplans der Stadt Dortmund sind vielfältige Daten, Zahlen und Untersuchungen notwendig und gemeinsam von Stadt und DSW21 beizubringen. Es ist erforderlich, dass eine Fahrgast- / Einnahmeprognose, ebenso ein Verhältnis des Kosten-/ Leistungsangebots dargestellt wird, u.a. um auch die Verlagerungswirkung auf den ÖPNV zu erkennen. Die Feinplanung sowie das Angebotskonzept sind herauszuarbeiten.

Um den Betrieb der Innovationslinie 400 sowie des angepassten Innenstadtbusnetzes sicherzustellen, sind von Seiten DSW21 weitere Busse zu beschaffen. Des Weiteren ist notwendiges Personal zu rekrutieren und auszubilden. Eine Haltestellenausstattung mit Fahrgastunterständen ist anzustreben. Um den Informationsfluss für die Bürger*innen auf einer Linie ohne Fahrplan aufrechtzuerhalten, ist die Installation von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI), welche über Echtzeitdaten verfügen, an allen Haltestellen der Linie von Nöten. Die Abstimmung über den Erwerb und die Errichtung der DFI werden zwischen dem Fachbereich 66 (Tiefbauamt) und DSW21 geführt.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeit der Bezirksvertretung ergibt sich aus § 37 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstaben m der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 07.04.2022.

Die Zuständigkeit des Ausschusses ergibt sich aus § 57 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 15 Abs. 3 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 07.04.2022.

Die Zuständigkeit des Rates der Stadt ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 07.04.2022.

Anlage:

- Vergrößerung Abbildung 1
- Vergrößerung Abbildung 3